

que resulta de los documentos, hasta 18 de Agosto de 1828, con la cual fecha lo hace rebatiendo las oposiciones de las citadas ciudades. La de Córdoba acuerda pasar este informe á sus abogados para que propongan lo correspondiente, pero nada resulta hecho: el estado de desconcierto en que el país vivía se refleja hasta en esta obra.

En 27 de Marzo de 1832 se trató otra vez de la reparación de la muralla aguas abajo del puente entre éste y la puerta del Hierro, proponiendo repartir el presupuesto entre los dichos molinos y la renta de correos, el arbitrio de murallas, el tribunal de la Inquisición por el huerto que en aquella parte tenía, la Real hacienda por el edificio de la Aduana, el Triunfo, la casa contigua á él, el colegio de San Pelagio y todos los edificios que desaguan al río por la parte del indicado muro ruinoso. No tuvo resultado esta propuesta, como se verá más adelante.

CAPÍTULO II

ÉPOCA CONSTITUCIONAL (1833 HASTA EL DÍA)

Orden de la Reina gobernadora para que se ejecuten nuevas reparaciones en el puente y continúen las obras del murallón de la ribera; necesidad de reproducirla varias veces y apatía del Ayuntamiento para cumplir sus prescripciones.—Hácelo por fin, dando preferencia á la reconstrucción del murallón derruido agua abajo del puente y pidiendo para las obras de éste que contribuyan varias ciudades.—Continúa la indolencia del Ayuntamiento para resolver respecto á arbitrios y obras.—El convenio de Vergara contribuye á modificar el estado del país y la marcha administrativa y económica de las obras.—El Ayuntamiento atiende solo á la del murallón de la ribera, del que construyó 124 varas lineales en dos períodos, invirtiendo 1.026.184 reales y 60 maravedises.—Proyecto de reparación completa del puente presentado por el ingeniero Soler de Mena; tramitación á que dió lugar sin que llegara á aprobarse definitivamente.—Nuevo presupuesto de reparación del ingeniero Navarro y Romero para solo el zampeado.—Otra gran avenida arrastra gran parte de lo hecho y materiales acopiados.—Se termina la reparación, importante 255.505 pesetas 12 céntimos.—Consecuencias deducidas de lo expuesto en todo este historial.

La muerte de Fernando VII, acaecida en Septiembre de 1833, al producir un cambio completo en el sistema de Gobierno, hizo modificar también el régimen administrativo. Por virtud de él se colocaron al frente de las provincias Gobernadores civiles, y tocó á la de Córdoba D. Esteban Pastor. En nombre de la Reina gobernadora, á cuyos ministros debía haber llegado un presupuesto nuevo formado por Duroni, se mandó una Real orden en 20 de Septiembre de 1835 para que la reparación se costeara por los fondos de caminos y los de la ciudad, en proporción á los que respectivamente reciban de los productos del pontazgo, y la del murallón á espensas del ramo de caminos, de la

ciudad y de los dueños de edificios resguardados por él. El Gobernador, en papel de membrete que no se había usado hasta entonces, pide antecedentes al Ayuntamiento que, como primer interesado, parecía natural se apresurara á darlos; pero no lo hizo, ni alcanzaron mayor fortuna otro oficio de 19 de Marzo de 1836, el siguiente en 8 de Abril, el de 20 del mismo, ni el de 27 de Julio, firmado ya por otro Gobernador, D. Matías Guerra.

En 10 de Septiembre del siguiente año se recomendó á la Diputación provincial, por nueva Real orden, el pronto cumplimiento de la anterior; pero con tan análoga mala fortuna, que precisó otra en 24 de Marzo de 1838 para que las anteriores se llevaran á efecto en todas sus partes. El cambio de Gobernadores debía entorpecer algo la marcha administrativa, pues hasta 25 de Noviembre no fué transmitida esta Real orden al Ayuntamiento por el nuevo Jefe del Gobierno político D. Sebastián de la Calzada. Terminaba diciendo: *S. M. ha visto con sentimiento que tan repetidas Reales órdenes dirigidas al importante objeto de evitar una calamidad, no han producido resultado, y resuelve que, sin excusa ni dilación alguna, se proceda á la reparación del puente, costeándose como ya se ha dicho, y autorizando á la Diputación para que proponga sin demora los arbitrios ó repartimientos que crea convenientes para hacer efectivos los fondos con que ha de contribuir la ciudad.*

En poco debían tenerse las Reales disposiciones y no en mucho la necesidad de reparar una obra tan importante para la ciudad, cuando el Ayuntamiento no tuvo por conveniente dar contestación hasta 12 de Enero del siguiente año 1839, haciéndolo tan solo para preguntar cuánto montaba el presupuesto. Es satisfecha la demanda en 2 de Febrero por el Jefe político D. José Melchor Prats; que así se cambiaba el personal como la denominación del cargo, y á los pocos días trasladó también el oficio del Director general de correos manifestando estar pronto á abonar lo que toque á su dirección. La Comisión nombrada por el Ayuntamiento para emitir informe lo hizo por fin en 18 del propio mes; pero, olvidando el sistema político que ya regía á la sazón, recuerda que por el Consejo de Castilla había sido acordada en Octubre de 1825 la resolución que ya conocemos, y conceptuando preferente la obra del murallón que está volcado por debajo del Triunfo, entiendo que solo á ella debe acudir, abonando Córdoba 64.000 reales, otro tanto el ramo de correos, é igual cantidad los propietarios interesados, con lo que se compone su presupuesto de 192.000 reales; y como considera que un repartimiento sería más gravoso al público cuando está pagando la contribución extraordinaria de guerra, propone que

la Diputación autorice el cobro de un 25 por 100 de recargo sobre lo que pagan ciertas especies á su introducción en la ciudad, si bien elevándolo al 50 por 100 cuando concluya de pagarse el 25; y en cuanto al puente, que se siga el expediente para que contribuyan las ciudades que el Consejo de Castilla tenía señaladas.

No recaería acuerdo sobre esta propuesta, cuando en Abril siguiente se dictaba nueva Real orden, reproducción de las anteriores, expresando la extrañeza de S. M. al ver que no habían tenido resultado.

La Diputación, por su parte, antes de aprobar la dicha propuesta del 25 por 100, ordenó al Ayuntamiento en Mayo siguiente que oyerá á la Comisión industrial y comercial y á la Junta de labradores para que entre todos arreglen un arancel en que, sin gravar los artículos de primera necesidad para las clases menesterosas, pese solo el recargo sobre los consumos que pueden considerarse como de lujo, y que comunique á los interesados en el murallón lo que les toca para que manifiesten su conformidad.

El Ayuntamiento, con la indiferencia y abandono con que lo hemos visto hasta ahora, tampoco contestó, obligando un recuerdo de la Diputación de 19 de Agosto que, al apercibir seriamente á la Corporación popular para que en el término improrrogable de seis días cumpla lo mandado, decía: *Solo V. S. es quien tiene en tan lamentable abandono un negocio digno de la más preferente atención.*

La suerte de los anteriores cupo á tan directo apóstrofe hasta 22 de Febrero del siguiente año 1840 en que, por fin, la Junta encargada también de la construcción del murallón de la ribera propone el arbitrio de tres reales en arroba de vino, seis en la de aguardiente, cuatro en la de azúcar blanca, tres en la de terciada, 20 en fanega de cacao, cuatro en libra de canela y uno en resma de papel cuyo precio pase de 30 reales. Se calculaba que este arbitrio produciría anualmente de 210 á 220.000 reales. En cuanto á la contribución sobre los edificios nada se pudo obtener, porque la mayor parte pertenecían al Cabildo eclesiástico, que contestaba ser solo administrador desde que la ley de 1837 los había declarado bienes nacionales.

La marcha administrativa y la dirección facultativa de las obras públicas habían llegado á organizarse definitivamente en estos últimos años de manera muy distinta á aquella con que funcionaban desde época remota; el Convenio de Vergara, poniendo término en Agosto de 1839 á la desastrosa guerra civil que traía arruinada á la nación—y sirva esto de disculpa al desorden administrativo que en la corporación local he tenido necesidad de hacer notar,—fué origen de una paz relativa que permitió el desenvolvimiento de las fuerzas vivas del país,

y las provincias y los Municipios comenzaron á marchar sin la tutela del poder central, que los había colibido durante varias centurias. Aplicados los recursos que el presupuesto de la nación proporcionaba á cuanto pudiera corresponder al interés general de la misma, tuvieron desde luego la debida separación, en el servicio de obras públicas de Córdoba, las pertenecientes exclusivamente al puente, de cuantas habían corrido unidas con él hasta aquella fecha, y pasaron al presupuesto municipal las distintas murallas que agua arriba y agua abajo del puente se habían venido ejecutando con bien escasa fortuna, haciéndose cargo el Estado, exclusivamente, de las obras de este dicho puente, del que cuidaba el personal facultativo oficial, que también recaudaba los ingresos que los portazgos producían.

Falto de ellos el Ayuntamiento, tropezó con las naturales dificultades para sufragar las reparaciones á que estaba obligado, y así lo expuso al Gobierno en Julio de 1846 el Jefe político Sr. Cavestany, al pedir que fuera incluida esta obra entre las que debían costear los 200 millones votados en Cortes con destino á construcción de carreteras.

Ningún resultado tuvo esta gestión, por lo que el Ayuntamiento acudió al Gobernador en Enero de 1851 en solicitud de que se active la obra, y descargando su responsabilidad en la Diputación, que no aprobó en su día los arbitrios que la propusiera.

Esto no obstante, y dedicada exclusivamente aquella Corporación municipal á la construcción del murallón de la ribera entre la presa llamada del molino de Martos y el puente, y con el deseo de continuar la parte ejecutada en 1810, consiguió que la Dirección general de caminos autorizara al ingeniero de la provincia—hoy inspector jubilado, D. Martín Recarte,—para que se encargara de hacer el cimiento con once hiladas de zócalo en 60 varas de nuevo trozo de murallón. No sin grandes dificultades, que la falta de elementos para el desagüe hacía casi insuperables, se terminó esta obra; con éxito tan satisfactorio cuanto dan á conocer el oficio laudatorio que del Ayuntamiento recibió dicho ingeniero y una Real orden dictada con igual objeto. El alzado vino á concluirse por el arquitecto titular en 1847, importando las 60 varas 539.827 reales 30 maravedises.

Respondiendo el Ayuntamiento á las exigencias de la opinión, acordó en 1852 continuar este muro hasta el sitio llamado Cruz del Rastro, y así lo realizó el arquitecto D. Pedro Nolasco Melendo, sujetándose al perfil transversal propuesto anteriormente por su compañero D. Ignacio Tomás, y modificado en informe de la Real Academia de San Fernando. Esta nueva porción se terminó en Septiembre de 1853, habiéndose

dose invertido en las 64 varas que media, la suma de 486.358 reales 60 maravedises.

Sin dependencia ya el puente, como he dicho, de estas obras y alarmando el ingeniero de caminos que servía en la provincia, D. José Soler de Mena, por el aspecto que presentaba, hizo un estudio en 1854, presentando al Gobierno el proyecto de reconstrucción completa de los arcos 2.º al 7.º, que verdaderamente lo necesitaban, á su juicio, y no la tuvieron en tiempos de Carlos III con la reparación de los restantes, tomando por tipo los arcos centrales 10 y 11, que se conservaban en aquel tiempo en muy buen estado, como lo están hoy también, aunque resentidos de los años pasados. El presupuesto de esta obra ascendía á 963.374 reales 14 maravedises.

La Dirección general de Obras públicas, de acuerdo con lo informado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, no apreció tan inminente como la presentaba el ingeniero la ruina de los siete arcos, ni necesaria alguna de las partidas consignadas en el presupuesto, y aprovechando la circunstancia de encontrarse inspeccionando otras provincias de Andalucía el por muchos conceptos distinguido ingeniero D. Calixto Santa Cruz, le comisionó para que, reconociendo la obra, emitiera informe. El gran caudal de aguas que por aquel tiempo tenía el río impidió el examen de los cimientos, y hasta del alzado, con el detenimiento necesario, por lo que decía en su informe el citado inspector, que le emitía con alguna desconfianza, aunque proponiendo las bases á que debía sujetarse el estudio del proyecto de reforma.

Construido posteriormente el ferrocarril que une á Córdoba con Sevilla y Madrid, cambiaron las condiciones locales que aconsejaron algunas de las dichas bases, que ya habían sido tenidas en cuenta al formalizar el proyecto de un nuevo puente en prolongación de la calle de San Fernando—antes de la Feria,—sin que hasta la fecha haya sido ultimado ninguno otro, no obstante los muchos trabajos que existían ya preparados en la oficina de la Jefatura de Obras públicas.

Los daños sufridos de antiguo en los cimientos de esta obra, agrandados por el constante trabajo del agua, impusieron la formación de un presupuesto para repararla, que mi compañero y amigo D. Rafael Navarro remitió á la superior aprobación en 1875, importante 120.312 peséetas con 19 céntimos. Obtenida ésta, comenzaron las obras aprovechando la escasez de aguas en aquel estiaje y la poco menor durante el inmediato. Unidas estas facilidades á la actividad desplegada por el dicho ingeniero, dieron como resultado el macizado de los grandes socavones que tenía el zampeado de los nueve arcos primeros, los más

castigados por la corriente, previas por supuesto las indispensables ataguías para aislar la obra.

Las crecidas del río obligaron á suspender estas obras á mediados de Noviembre, y tanto aumento tuvieron, particularmente la de 7 de Diciembre de que hablé en el prólogo habiéndolo hecho también en el curso de estos apuntes, que llegó á figurar entre las mayores, si no la mayor de todas las registradas en la historia.

Hallándome ya encargado del servicio de la provincia por traslación de mi antecesor, me dediqué á reconocer, no sin algunas dificultades y cuando las aguas lo permitieron, los daños ocasionados, que encontré tan importantes como esperaba y debían serlo en obras recientemente construidas y no terminadas. Vine precisado á formar un presupuesto adicional, que obtuvo aprobación en 1.º de Octubre de 1878, y cuyo importe, unido al anterior, alcanzaba la cifra de 255.505'12 pesetas.

La reparación fué extendida á los cimientos de todos los arcos, en los que había socavaciones de cerca de cuatro metros de profundidad que casi cogían todo el zampeado, exigiendo la construcción de ataguías generales que permitieran dragar y transportar fuera de ellas más de 5.000 metros cúbicos de tarquín y cascajo, procedente de la avenida, invertir 6.642 de hormigón hidráulico y 2.536 metros cuadrados de adoquines de piedra caliza dura.

Los exagerados espesores de las pilas de este puente—de los 287 metros que mide de longitud la obra, ocupan éstas 114—como enseña la hoja del plano, aumentaban la base en todas sus hiladas, que retallaban unas debajo de otras, á partir de los arranques de los arcos hasta el zampeado, disminuyendo aún más la sección de desagüe. Para mejorarla algún tanto fueron rebajados en esta reparación todos los retallos de los arcos 1.º al 7.º hasta dejar verticales los paramentos, operación que tuvo que hacerse á pico en los 152 metros cúbicos de sillería que quedó suprimida.

Con esta obra viene á cerrarse la larga serie de todas las ejecutadas durante tantos siglos, obras de más y menos importancia y con mayor ó menor fortuna realizadas, en las que apenas deja de figurar alguno de cuantos Monarcas han ceñido la Corona de San Fernando, desde que este santo Rey realizó la conquista del reino cordobés.

CONSIDERACIONES FINALES

Para terminar estos apuntes séame permitido deducir las principales enseñanzas que arrojan para el porvenir de la ciudad y del puente.

Este necesita mayor sección de desagüe de la que hoy tiene; cuan-

tos proyectos de reparación se estudien—y cada año los reclama con más imperio el mal estado de sus fábricas—deben descansar sobre esta base. Posible es sostener la dicha sección de desagüe existente según confirma este largo historial, pero solo á costa de constantes y costosas reparaciones en zampeado y elevación, como viene sucediendo desde los tiempos más remotos, y teniendo comprometida la vida del puente en cada una de las grandes avenidas del Guadalquivir.

Aquellos temores que en 1771 demostraba el arquitecto Folch y le decidieron por la construcción de la gran defensa llamada *Peñas de San Julián*—porque detrás de ellas y entre el río y la barriada existía un convento de este nombre—para evitar que la corriente se abriera camino por el Campo de la Verdad, han llegado á convertirse en evidencias desde que en 1783 quedó aquella destruida. A cada nueva avenida extraordinaria responde la desaparición de una parte mayor de margen, y la obra de destrucción avanza en proporción ascendente; porque la curva que forma el río se pronuncia más cada día cargando la máxima velocidad de la corriente contra la nueva margen de moderno terreno de acarreo que socava por su pie, y á causa de ir disminuyendo la altura de esta margen por la pendiente invertida que acusa. En los primeros setenta y siete años transcurridos desde que fueron destruidas aquellas defensas que construyera el arquitecto Otero, ha avanzado la corriente 95 metros, y solo en los últimos veinte se ha extendido á 85 más, arrastrando cuanto existía, incluso las construcciones urbanas de la calle que en aquella dirección existe. Las avenidas extraordinarias se repiten con más frecuencia y son más caudalosas cada vez: á las conocidas de 1687 y 1783 superó la de 1822; mayor que ésta fué la de 1875, y superior á todas la más reciente de 1892, que ya ha comenzado á abrirse verdadero cauce por aquella importante barriada, marcando el camino que, en plazo demasiado breve quizás, ha de seguir el Guadalquivir, dejando en seco el puente y gran parte del cauce aguas arriba, ó lo que quizás sea aún peor, convirtiéndole en pestífera charca.

Al Municipio de Córdoba, igualmente que al Estado, interesa prevenir tan graves daños, advertidos ya antes de ahora, y yo me creo obligado á llamar muy seriamente la atención de las dos entidades levantando mi modesta voz, eco del convencimiento profundo que abrigo de que está próximo el desastre.
